



Oberzolldirektion
Sektion Fahrzeuge und Strassenverkehrsabgaben
Monbijoustrasse 40
3003 Bern
zentrale.ozd-fahrzeuge@ezv.admin.ch

Bern, 8. Juli 2011

Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes im Rahmen der Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz: Vernehmlassungsantwort SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, Stellung nehmen zu können und äussern uns gerne wie folgt.

1. Einleitende Bemerkungen

- Strassenbezogene Aufgaben werden über zweckgebundene Einnahmen, die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV), finanziert. Der SFSV werden die Hälfte der Mineralölsteuererträge, die Erträge des Mineralölsteuerzuschlags auf Treibstoffen sowie der Reinertrag der Autobahnvignette zugerechnet. 2009 betragen die Einnahmen der SFSV rund 3,93 Milliarden Franken. Zwar weist die SFSV seit 1982 einen positiven Saldo aus. Es ist aber gemäss Vernehmlassungsbericht damit zu rechnen, dass eine künftige Unterdeckung nur mit zusätzlichen Einnahmen vermieden werden kann.
- Strassenverbindungen im Umfang von rund 400 Kilometern sollen neu ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden. Aus der Aufnahme dieser Strassen resultieren für den Bund Mehrkosten für Betrieb und Unterhalt sowie Ausbau von jährlich rund 305 Millionen Franken.
- Der Bundesrat hat entschieden, dass die Mehrkosten der im Rahmen der SFSV zu erbringenden Leistungen über eine Erhöhung des Preises der Autobahnvignette auf 100 Franken sowie mittels Einführung einer Kurzzeitvignette für zwei Monate zu 40 Franken finanziert werden sollen. **Die SP Schweiz unterstützt diese Vorschläge im Grundsatz, sofern es um Betrieb und Unterhalt der Strassen geht.**
- **Zur Frage des Ausbaus des Nationalstrassennetzes haben wir uns im Rahmen der Vernehmlassung „Engpassbeseitigungen“ bereits kritisch-ablehnend geäussert. Wir fordern vielmehr, dass zusätzliche Mittel in den Infrastrukturfonds fliessen, um die Agglomerationsprogramme rascher zu finanzieren. Der Infrastrukturfonds wird durch Einlagen aus der SFSV gespeisen.**
- Der Bundesrat schlägt vor, dass die Vignettenpreisanpassung erst in Kraft gesetzt wird, wenn der Saldo der SFSV einen Betrag von 1 Milliarde Franken unterschreitet (ca. 2015). Wir

wünschen uns eine sofortige Erhöhung, da die Mittel aus der SFSV auch in den Infrastrukturfonds fliessen, der wiederum die Agglomerationsprojekte finanziert, die zeitlich wegen fehlender Mittel zurückgestellt wurden.

- **Wir sprechen uns für die rasche Einführung der e-Vignette aus. Dies auch im Hinblick auf ein künftiges Mobility Pricing, das ökologische Aspekte zu berücksichtigen hat und entsprechend differenziert ausgestaltet werden muss. Das System der e-Vignette und die damit verbundene Infrastruktur und Technologie können hierfür die Basis bilden.**

2. Weitere Bemerkungen

Die Erhöhung des Vignettenpreises ist gerechtfertigt

- Die Autobahnvignette kostet seit 1995 pro Jahr 40 Franken. Sie wurde bisher nicht einmal der Teuerung angepasst. Eine Erhöhung ist absolut gerechtfertigt. Die SP hat bereits im Rahmen der Vernehmlassung zum „Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung der Nationalstrassen“ von Januar 2007 eine Erhöhung der Abgabe auf mindestens 80 Franken jährlich gefordert.
- In Europa erheben 22 Länder Mautgebühren oder sonstige Abgaben. Das Preisniveau ist meist wesentlich höher als in der Schweiz. Zu den Vignettenabgaben kommen im Ausland in vielen Fällen zusätzliche Abgaben für bestimmte Alpen- oder Tunnelpassagen hinzu.
- 10 % der Nettomehreinnahmen aus der Vignettenerhöhung stehen den Kantonen als nicht werkgebundene Beiträge zu. Der an die Kantone fliessende Betrag entspricht etwa dem, was die Kantone als Kompensationsbetrag an die Mehrkosten des Bundes für die Umklassierung von knapp 400 Kilometern Kantonsstrassen zu Nationalstrassen leisten müssten.

Die e-Vignette ist rasch einzuführen

- Wir begrünnen es, dass sich der Bundesrat der technischen Entwicklung und der Tendenz in Europa, die Abgabe mittels elektronischen Systems zu erheben, nicht verschliessen will.
- Wir begrünnen es, dass er der Ansicht ist, dass in naher Zukunft auch in der Schweiz die Klebevignette durch die e-Vignette zu ersetzen sei. Die SP hat dies bereits im Rahmen der Vernehmlassung zum „Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung der Nationalstrassen von Januar 2007“ gefordert.
- **In diesem Zusammenhang sei auf die Erfahrungen mit der LSVa verwiesen, die schlank eingeführt werden konnte, vorwiegend elektronisch vollzogen wird und weltweit pionierhaft ist. Diesen Vorsprung sollte die Schweiz auch technologisch nutzen.**
- Das System ist benutzerInnenfreundlich, da die Vignette auch via Internet gekauft werden kann. Das System ist flexibel in der Erfassung verschiedener Tarifstrukturen nach Fahrzeugkategorien und Zeitintervallen.
- Aufgrund der automatischen Kontrollen ist mit weniger Missbrauch vor allem bei den ausländischen FahrzeugführerInnen zu rechnen.
- Die Fahrzeuge können in Fahrt via Kamera kontrolliert werden. So ist mit keiner Staubildung an der Grenze und auf den Autobahnen zu rechnen.
- **Der grosse Vorteil der e-Vignette besteht zudem darin, dass sie ausbaufähig ist. Eine Abgabe nach Fahrzeugkategorien wird damit möglich. Ein solch flexibles System würde es ermöglichen, dass die technischen Möglichkeiten für Mobility Pricing geschaffen werden könnten, das nach Fahrzeugkategorien bzw. ökologischen Kriterien differenziert erhoben würde.**

- Auch die elektronische Verkehrslenkung ist ein sinnvolles und von der SP gefordertes Instrumentarium. Auch vor diesem Hintergrund ist die Einführung der e-Vignette so rasch als möglich vorzusehen.
- Ein weiterer Vorteil: Der Verkauf der heutigen Klebevignette erfolgt durch zirka 12'000 in- und ausländischen private Verkaufsstellen. Die vom Bund bezahlten Entschädigungskosten für diese Verkaufsstellen betragen rund 30 Millionen Franken jährlich. Mit der Einführung der e-Vignette würden diese Entschädigungskosten stark reduziert.
- **Der Datenschutz ist in diesem Kontext natürlich wichtig.** Die bestehende Regelung scheint uns aber ausreichend: Das Bundesgesetz über den Datenschutz regelt die Verwendung von persönlichen Daten durch die Behörden. Zudem werden sämtliche Daten nur so lange aufbewahrt, als sie für den Vollzug benötigt werden.
- Bei den Daten, die bei der Registrierung zum Erwerb einer e-Vignette bearbeitet werden (Kontrollschild, Registrierungs- oder Mutationsdaten), handelt es sich zudem nicht um besonders schützenswerte Personendaten.
- Erst wenn eine Strafverfolgung gegen die betroffene Person eröffnet wird, werden die Daten besonders schützenswert. In diesem Bereich unterscheidet sich die Kontrolle der e-Vignette aber nicht von einer Geschwindigkeitskontrolle.

Die Klebevignette ist ein Auslaufmodell

- 2009 wurden rund 8,76 Millionen Vignetten verkauft. Die Bruttoeinnahmen beliefen sich 2009 auf rund 359 Millionen Franken (davon jährliche Betriebskosten: rund 41 Millionen Franken). **An der Grenze wurden durch die Zollverwaltung total 1,87 Millionen Vignetten verkauft, was zeitweise zu starken Verkehrsbehinderungen führte.**
- Die Einhaltung der Vignettenpflicht kann nur im ruhenden Verkehr im unmittelbaren Bereich der abgabepflichtigen Strassen, an Zollstellen, Raststätten und -plätzen sowie bei Anschlüssen kontrolliert werden. **Das Risiko, in eine solche Kontrolle zu geraten, ist gering, zumal spezifische Vignettenkontrollen nur selten durchgeführt werden.** Die Klebevignette kann zudem leicht missbräuchlich von Fahrzeug zu Fahrzeug übertragen werden, was bei Kontrollen kaum erkennbar ist.
- **Die Missbrauchsquote liegt bei rund 7 Prozent. Dies entspricht Mindereinnahmen von rund 24 Millionen Franken.**

Wir danken Ihnen für die freundliche Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen
SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI DER SCHWEIZ



Christian Levrat,
Präsident SP Schweiz



Chantal Gahlinger
Politische Fachsekretärin